LOS PRIMEROS HIDROAVIONES EN EL PERÚ

Sergio de la Puente

Inicios

Corría el año de 1919. En el Perú el desarrollo de la aviación era bastante incipiente; el 21 de julio se graduaba en la Escuela Militar de Aviación "El Palomar" de la República Argentina, con el brevete Nº 24, el guardiamarina Ismael Montoya, convirtiéndose en el primer aviador militar peruano; el entonces Presidente de la República, don Augusto B. Leguía, previendo el gran potencial del arma aérea como apoyo a las acciones militares, decide darle todo su apoyo, y entre las primeras medidas que toma está la creación del Cuerpo de Aviadores Navales, por Decreto Supremo del 9 de diciembre de 1919.

El mando del Servicio de Hidroaviación de la Armada Peruana fue encargado al capitán de fragata Juan Leguía Swayne, quien había recibido instrucción en Inglaterra y peleado durante la Primera Guerra Mundial asimilado a la RAF, contratándose a los instructores Walter C. Simon, Benjamin Reeswerber, Evan Luther Evans y Graham S. Masson. El 8 de febrero de 1920 se instala la Escuela en el puerto de Ancón, a 30 kilómetros al norte de Lima. Como material aéreo se contaba con 2 botes

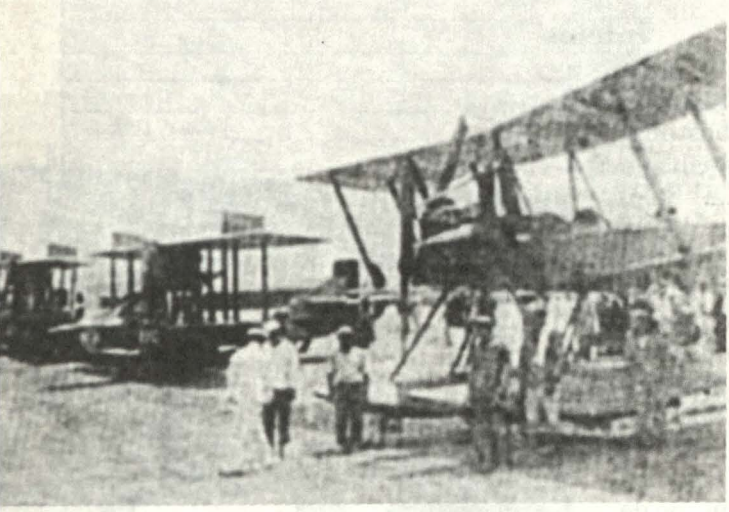


Hidroavión *Handley Page*, que con el nombre de *Guanay* fue una de las dos primeras aeronaves del Servicio de Hidroaviación de la Armada Peruana.

voladores *Handley Page,* equipados con motores Hispano Suiza de 180 HP y que fueron bautizados "Guanay" y "Patillo".

Luego de una sencilla ceremonia, inician los vuelos tripulados por el capitán de la RAF Evan Luther Evans y llevando como pasajeros al Presidente Leguía y a la madrina de los aviones, señora Mary de Cooper.

En pocos meses se contaba ya con doce alumnos y con nuevos aviones: 6 botes voladores *Curtiss MF Seagull,* 2 *Georges Levy GL-40* y 3 hidroaviones *FBA.* Otros hidroaviones que también figuran en esa época son un *Farman Goliath,* transporte gigante para esa entonces y el *Boeing Modelo 5,* llamado *"Negritos"* al haber sido donado por los trabajadores de los pozos petroleros del norte; corresponde a uno de los primeros diseños de Boeing que llegó tarde para participar en la Primera Guerra Mundial y los pocos que se fabricaron fueron vendidos como material excedente.



La línea de vuelo de la Escuela de Hidroaviación de Ancón en 1920: en primer lugar el *Boeing modelo 5 "Negritos"* y más atrás los *Curtiss MF Seagull.*

Los *Curtiss Seagull* escribieron una historia aparte con su participación en el rol de entrenamiento básico de los pilotos pero también sufrieron accidentes. El 1º de febrero de 1921 llegaba al puerto del Callao la Escuadra Norteamericana del Atlántico compuesta por los acorazados Pensylvania, *Oklahoma, Nevada, Arizona, Utah, Delaware* y *North Dakota,* sus destructores escolta y buques auxiliares. Una escuadrilla de aviones *Seagull* sobrevoló los buques a modo de saludo y al iniciar el regreso a Ancón, el *117* tripulado por los guardiamarinas Carlos Huguet y Carlos Zegarra tuvo que efectuar un acuatizaje de emergencia, abarloando al crucero *BAP Grau.* Al día siguiente despega nuevamente tripulado esta vez por los guardiamarinas Carlos Huguet y Augusto Correa, pero al iniciar un viraje pierde velocidad y cae al mar, muriendo instantáneamente Huguet. En el momento del accidente saltan desde la cubierta del *Pensylvania* los marineros Cope y Hust, pudiendo salvar a Correa y sacar del avión a Huguet, solamente para comprobar su muerte. Como un gesto noble a causa de este accidente, la US Navy decidió obsequiar a la Armada

Peruana un hidroavión *Curtiss FL-9,* magnífico bimotor con dos motores Liberty de 400 HP, capacidad para llevar hasta diez tripulantes, instalación de telegrafía inalámbrica y que tendría un "curioso" honor: ser el avión que permaneció en servicio la menor cantidad de tiempo en el Perú. Efectivamente, la entrega se llevó a cabo el 20 de junio, siendo recibido por el entonces jefe de la Escuela, el teniente 1° (U.S.) Walter C. Simon, quien abordó el aparato junto con cuatro alumnos y un mecánico.

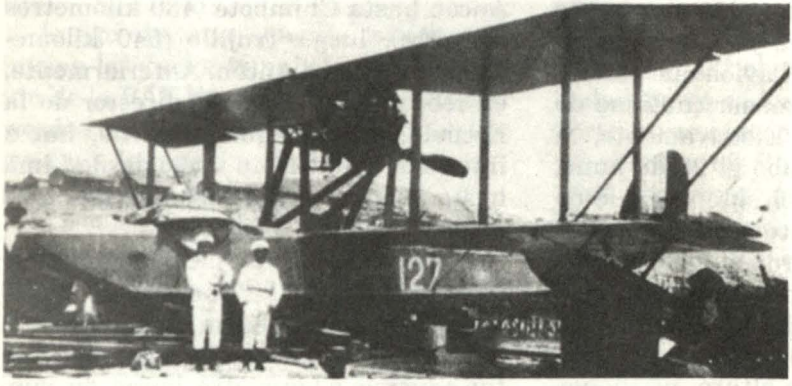
Después de un largo recorrido de despegue y cuando había alcanzado apenas 20 metros de altura, perdió velocidad, cayó al mar y se hundió, para reaparecer en la superficie unos segundos después destrozado y salvando milagrosamente la vida los tripulantes... Actualmente la base de Ancón lleva el nombre de "Alférez Carlos Huguet" en recuerdo de uno de los primeros mártires de nuestra aviación naval.(1)

El 22 de noviembre de 1921, el *120* se accidentó al iniciar una maniobra de "entrada de ala hacia el mar", pero aparentemente tuvo un problema con los mandos del avión, cayendo de proa a la arena y muriendo el piloto, guardiamarina Carlos Hildebrandt. Habría otro accidente más todavía; el 4 de agosto de 1922 el *116,* tripulado por el alférez Gustavo Cornejo y el guardiamarina Julio Contreras, cayó al mar desde poca altura al perder sustentación, resultando destruido el hidro y seriamente heridos sus tripulantes.

El 22 de marzo de 1922 se realizó el primer raid de una escuadrilla aeronaval peruana, integrada por tres *Curtiss Seagull* (*115, 116 y 118*) y un *Georges Levy* (*128*), realizando un viaje desde Ancón hasta Chimbote (430 kilómetros al norte), luego Trujillo (540 kilómetros) y regreso a Ancón. Anteriormente, en febrero de 1921, el director de la Escuela, Juan Leguía Swayne, había intentado realizar un vuelo desde Lima hasta Nueva York utilizando para ello el bote volador *Georges Levy N° 127.* Acompañado por el mecánico Walter Jagieski despegó de Ancón el 17 de febrero con rumbo hacia Ecuador, pero desde el primer momento la suerte le fue adversa; a las cuatro horas de vuelo se rompió el radiador, sufriendo un recalentamiento del motor, lo que le obligó a un amerizaje de emergencia en el puerto de Salaverry, donde tuvieron que permanecer cinco días hasta recibir los repuestos necesarios.El 22 despegaron rumbo a Talara y al llegar a dicho puerto un golpe de agua rompió el ala derecha, debiendo permanecer en reparaciones hasta el 15 de marzo. Como se dice que "a la tercera va la vencida", Leguía partió nuevamente rumbo al norte, llegando hasta el puerto ecuatoriano de Guayaquil donde surgió otro tipo de dificultades: las autoridades no quisieron recibir a los marinos peruanos (es necesario recordar que las relaciones peruano-ecuatorianas nunca fueron buenas hasta la firma del Acuerdo de Paz en 1999), les ordenaron abandonar el puerto y tampoco permitieron que recargaran combustible. Para colmo de males, esa noche hubo una manifestación porpular en la ciudad en contra de

(1) *Actualmente...* Hacemos la atingencia de que el artículo versa sobre los años veinte de 1900. La Escuela de Hidroaviación ocupó el área que le estaba asignada hasta mediados del pasado siglo, en el que la Fuerza de Infantería de Marina se estableció allí. Hoy, en el balneario norteño, en lo que es la Base de esta Fuerza, existe todavía una edificación que formó parte de las instalaciones de la Escuela de Hidroaviación en Ancón. En esta edificación funciona ahora el Museo de Infantería de Marina. (Nota del Editor).

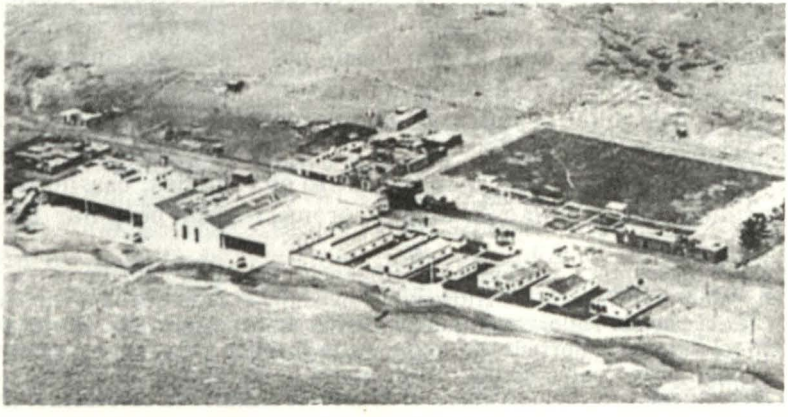
los marinos peruanos; visiblemente consternado, Leguía no tuvo otra alternativa que embarcarse con su avión en el vapor *Europa* y regresar a Ancón.



El comandante Juan Leguía Swayne y el mecánico Walter Jagielsky delante del *Georges Levy GL-40* antes de iniciar su fustrado viaje Lima - Nueva York.

Mejora Importante

A fines de 1923 la situación de la Aviación Naval estaba bastante disminuida; quedaban operativos solamente 2 botes voladores *Seagull;* por un Decreto del 25 de setiembre de 1922 se había transferido el Servicio de Hidroaviación a la Dirección General de Aviación, dependiente del Ministerio de Guerra y forzado a los pilotos navales a pasar al Ejército o regresar a sus buques; esto produjo descontento entre los pilotos y un desórden administrativo que practicamente terminó con las actividades de vuelo. Afortunadamente, el Presidente Leguía se dio cuenta del error y el 9 de noviembre de 1923 devolvió el Servicio de Hidroaviación al Ministerio de Marina, y, lo más importante, se contrató al capitán de navío de la US Navy Harold B. Grow para reorganizar el Servicio; entre sus primeras medidas estuvo la de renovar el material aéreo, poniendo operativos 5 botes voladores *Curtiss HS-2L* que se habían comprado y faltaba armarlos; se compraron los *Boeing NB-1* y *Vought UO-1,* se contrataron nuevos instructores y se reestructuró completamente el plan de



El 25 de agosto de 1925 se inauguró oficialmente la reorganizada Escuela de Hidroaviación de Ancón, con nuevos pilotos, aviones e instalaciones.

estudios; se creó el Cuerpo de Reserva de Hidroaviación, permitiendo que los ciudadanos mayores de 18 años (y menores de *31*) pudieran postular directamente a la Escuela y graduarse de Oficiales de Reserva.

Durante el año 1926 continuaron intensamente las actividades en Ancón; llegaron los *Douglas DT-2,* torpederos navales que se emplearon para instrucción avanzada, permaneciendo en servicio largos años, siendo revisados totalmente en 1931, incluyendo cambio de motores y conversión a transporte uno de ellos con una cabina cerrada para cuatro pasajeros adelante y la cabina abierta del piloto atrás. El 30 de diciembre de 1926 fue un día de fiesta para el Servicio de Hidroaviación de la Marina; por primera vez se entregaron los brevetes de pilotos navales a los alumnos graduados en la Escuela, así como también se reconoció a las primeras promociones desde 1921 y se graduó el primer oficial del Cuerpo de Reserva de Hidroaviación.

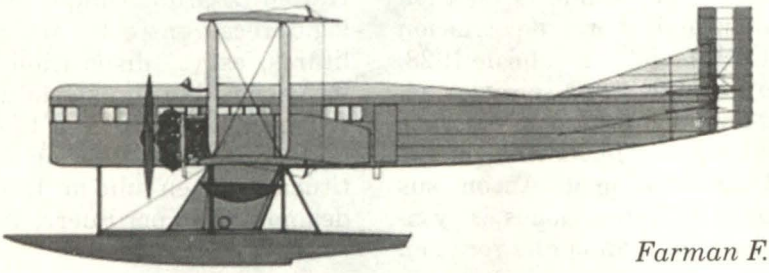
La siguiente preocupación de la Armada Peruana, teniendo en cuenta la disponibilidad de pilotos y aviones, fue la creación de un servicio aéreo en la Selva Peruana, donde la falta de campos aéreos y la gran cantidad de ríos navegables la hacían un lugar ideal para la operación de hidroaviones. El comandante Grow y el teniente Leonardo Alvariño iniciaron los estudios, viajando por tierra a la selva y tomando nota de todos los requerimientos para el nuevo servicio. Elijen los *Keystone K-55 Pronto* como avión ideal para este trabajo debido a su especial capacidad para volar en climas cálidos; una vez terminados todos los preparativos, despegan de Ancón el 26 de octubre de 1927 con rumbo a San Ramón, ciudad escogida como base de operaciones para los aviones con ruedas y luego seguirían hacia Masisea, donde estarían basados los hidros. En enero de 1928 se inician las actividades de la Línea Aérea Nacional al Oriente, organización que por primera vez permite el transporte regular de pasajeros y carga entre las principales poblaciones de la selva y, más importante aún, prepara a nuestros pilotos navales con la experiencia de volar en las más difíciles condiciones metereológicas y logísticas, manteniendo la denominación de Primera Escuadrilla de Reconocimiento, experiencia que luego se aprovecharía para el desarrollo de la aviación por todo el Perú.

CAP - Cuerpo de Aviación del Perú

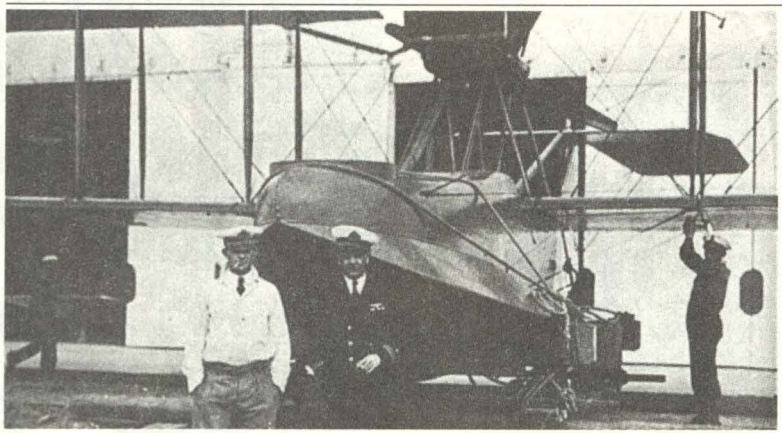
El Presidente Leguía, en su constante preocupación por el desarrollo de la aviación en el país, decide la creación de la Inspección General de Aviación mediante Decreto del 9 de julio de 1928, integrando los diferentes servicios aéreos militares (incluyendo el Servicio de Hidroaviación de la Marina, la Escuela de Hidroaviación de Ancón, sus pilotos y todos los hidroaviones...) y civiles bajo un solo mando que recae en la persona que se consideró más adecuada para ese puesto: el comandante Harold B. Grow. Aunque se produjo el lógico recelo entre los marinos y los militares, esta disposición permitió la formación del Ministerio de Marina y Aviación, paso previo a la creación del CAP, Cuerpo de Aviación del Perú, institución que en julio de 1950 cambia su denominación por Fuerza Aérea del Perú FAP.

Pincipales hidroaviones utilizados en Ancón

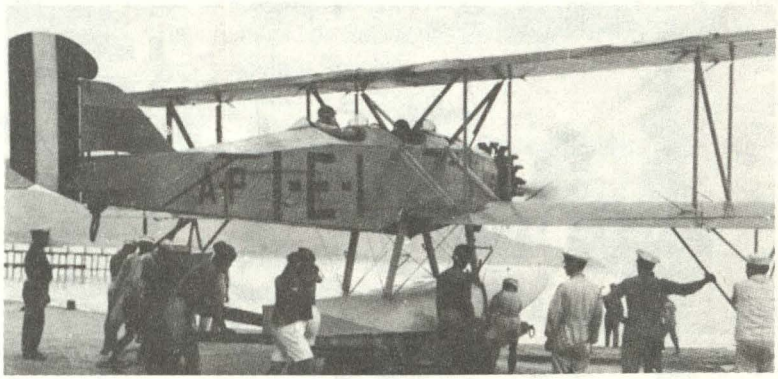
Modelo	Especificaciones
Handley Page	Motor: Hispano-Suiza 180 HP. Envergadura: 14.73m.
Curtiss MF Seagull	Motor: Curtiss K-6, 180 HP Velocidad Máxima: 135 Km/h Alcance: 550 Km Techo: 1,250 m. Tripulación: 2 Envergadura: 15.16 m. Longitud: 8.79 m. Peso Máximo: 1,129 Kg.
Georges Levy GL-40	Motor: Renault 350 HP
FBA Schreck	Motor: Clerget 120 HP
Farman F.60 Goliath	Motores: 2 Gnome R.9A, 380 HP. Velocidad Máxima: 160 Km/h. Alcance: 550Km. Techo: 5,400 m. Envergadura: 26.75 m. Longitud: 14.77 m. Peso máximo: 5,000Kg.
Boeing modelo 5	Motor: Hall-Scott A-7A, 100 HP Velocidad Máxima: 117 Km/h Alcance: 322 Km Techo: 1,980 m. Tripulación: 2 Envergadura: 13.36 m. Longitud: 8.23 m. Peso Máximo: 1,086 Kg.
Curtiss HS-2L	Motor: Liberty V-12, 350 HP Velocidad Máxima: 132 Km/h Alcance: 831 Km Techo: 1,584 m.Tripulación: 3 Armamento: 2 ametralladoras Lewis cal. 7.65mm, 220 Kg. de bombas. Envergadura: 18.92 m. Longitud: 11.73 m. Peso Máximo: 2,920 Kg.
Boeing NB-1	Motor: Wright J-5, 210 HP Velocidad Máxima: 180 Km/h Alcance: 480 Km Techo: 3,100 m. Tripulación: 2 Envergadura: 11.23 m. Longitud: 8.76 m. Peso Máximo: 1,287 Kg.
Vought UO-1	Motor: Lawrence J-1, 200 HP Velocidad Máxima: 195 Km/h Alcance: 660 Km Techo: 5,400 m. Tripulación: 2 Envergadura: 10.45 m. Longitud: 7.45 m. Peso Máximo: 1,045 Kg.
Douglas DT-2	Motor: Libery V-12, 450 HP Velocidad Máxima: 160 Km/h Alcance: 470 Km Techo: 2,375 m. Tripulación: 2 Armamento: 2 ametralladoras calibre 7.7mm, 1 torpedo. Envergadura: 12.54 m. Longitud: 10.41 m. Peso Máximo: 2,950 Kg.
Keystone K-55 Pronto	Motor: Wright J-5, 220 hp Velocidad Máxima: 180 km/h Alcance: 805 Km Tripulación: 1 + 2 pasajeros Envergadura: 12.16 m. Longitud: 8.15 m. Peso Máximo: 1,100 Kg.



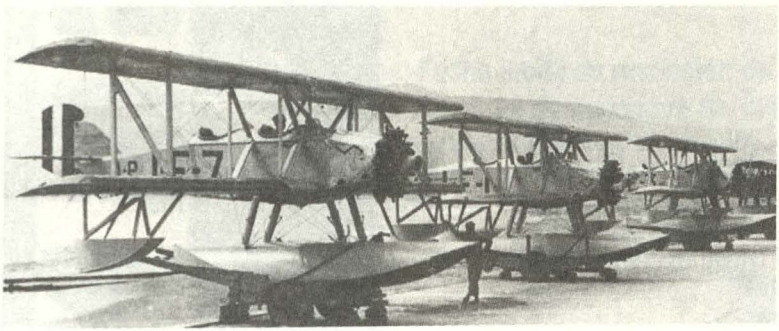
Farman F.60 Goliath



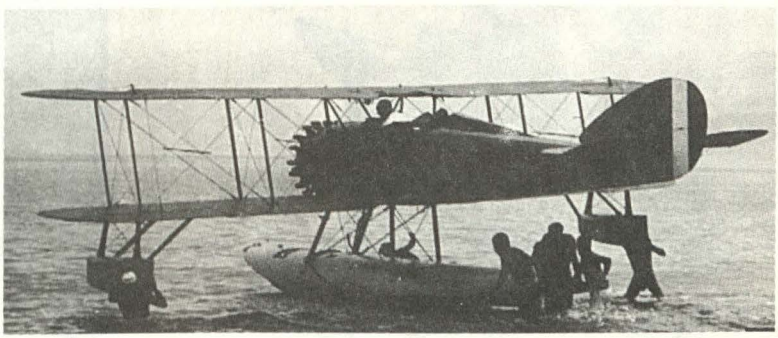
Curtiss HS-2L



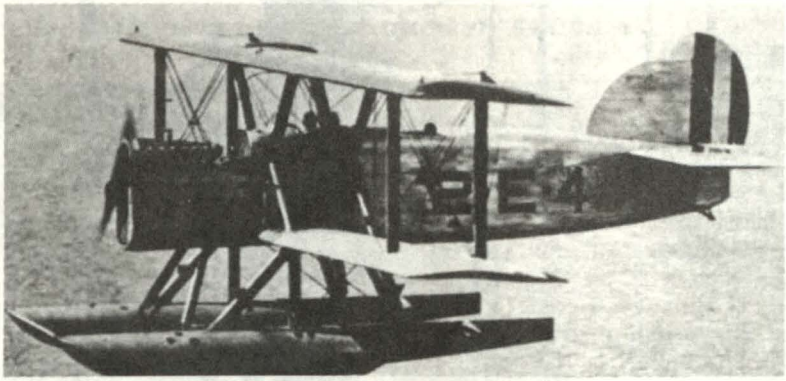
Boeing NB-1



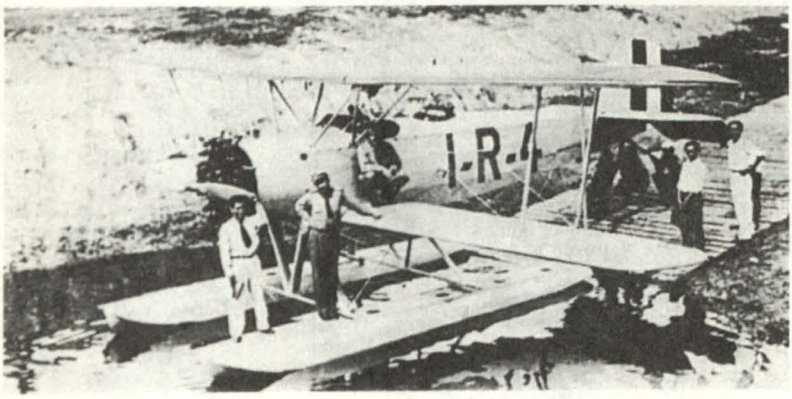
Boeing NB-1



Vought UO-1



Douglas DT-2



Keystone K-55
Pronto

Bibliografía

- FERNÁNDEZ Prada, Alberto. *La Aviación en el Perú,* Lima, 1983.
- JARA de la, Carlos A. *Historia Aeronáutica del Perú,* Lima, 1977.
- DE LA PUENTE, Sergio. *Aeronaves de la Fuerza Aérea Peruana,* Lima, 1999.
- Emil Buehler Naval Aviation Library.
- National Museum of Naval Aviation, Pensacola, Florida, USA.

XI BIENAL *de cuento*

PREMIO copé 2000

PETROPERU

¡Que no te cuenten cuentos!
...participa

Bases disponibles en:

Lima:

Departamento de Relaciones Públicas
Av. Paseo de la República 3361 San Isidro.

Provincias:

Talara: Calle 400, Portón Nº 5, Refinería Talara
Piura: Jr. Huánuco 228, Piura
Iquitos: Av. La Marina 208, Iquitos

www.petroperu.com
cope@cope.petroperu.com

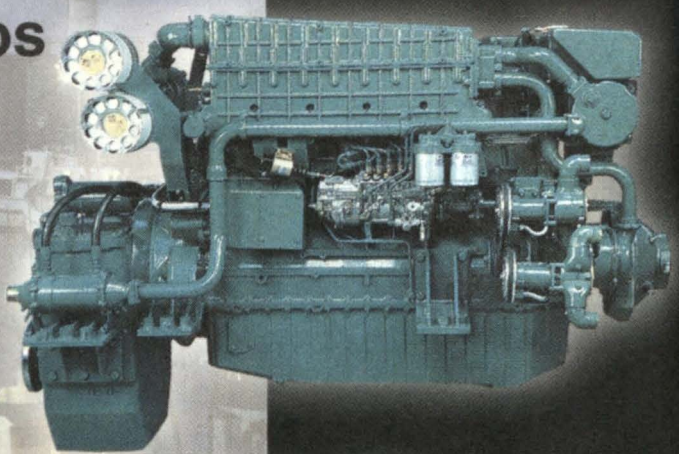
Fecha límite de recepción de trabajos
29 de diciembre del 2000

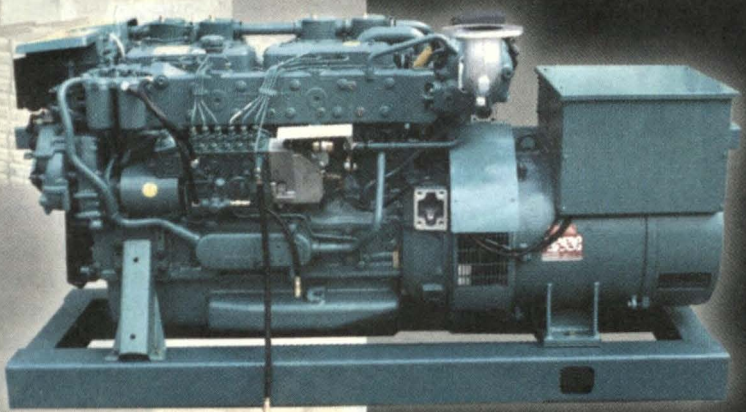


DUO DIGITAL 263-4892

IMPULSANDO EL DESARROLLO

Motores Marinos y Grupos Electrógenos Volvo Penta





Dele un gran impulso a su negocio con la amplia gama de motores marinos e industriales Volvo Penta, diseñados con los últimos avances de la tecnología para satisfacer las exigencias de rendimiento, consumo de combustible, mantenimiento, menos emisiones de escape y larga duración.

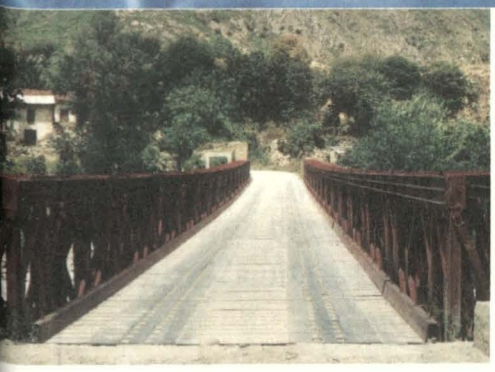
Ya sea en la propulsión de embarcaciones, grupos electrógenos o motores estacionarios; usted siempre cuenta con la eficiencia y economía de los motores Volvo Penta, que están respaldados por el mejor servicio postventa y repuestos originales en todo el Perú.

VOLVO PERU S.A.
Carretera Central km 6.5 Ate Telf. 3171200 Fax 4942062
www.volvo.com.pe vtc8.casilla@memo.volvo.se

VOLVO PENTA

50 AÑOS
(1950- 2000)

APOYANDO EL DESARROLLO NACIONAL









GERENCIA DE COMERCIALIZACION
AV. CONTRALMIRANTE MORA 1102 - CALLAO
TELF.: (0051-1) 465-7357 / 429-1081
FAX: (0051-1) 465-0664
E-mail: rrpp@sima-ast.cpm.pe
http//www.denperu.com/sima

"Sima Construye... El Perú Crece"

OFICINA
NAVIERA COMERCIAL

"42 años sirviendo a la Marina y al País"

"Hemos obtenido la Certificación del Código de Seguridad ISM"

"Estamos en camino a la más alta Certificación ISO –9002"

Jr. Huiracocha 2249 – 2257 Lima 11 – Perú
Teléfonos: (00511) 463-8000
463-8001
463-4739
Facsímil: (00511) 462-5279
E-Mail: navacom@telematic.com.pe

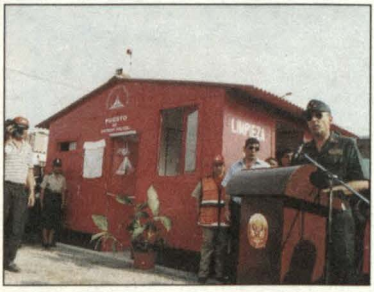
PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

Trabajamos sin parar por el progreso del Callao

Con el fin de contribuir al desarrollo socioeconómico de la población chalaca
CORDELICA
viene ejecutando desde 1996 miles de obras y generando nuevos puestos de trabajo temporal



PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
CORDELICA
CORPORACION DE DESARROLLO
LIMA CALLAO



MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA